

**AANVULLING MER EDE-OOST EN SPOORZONE
BESTEMMINGSPLAN PARKLAAN**

GEMEENTE EDE

14 februari 2012
076281810:0.1 - Definitief
B02047.000003.0100



Inhoud

1	Waarom deze aanvulling?	2
1.1	De basis: MER Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone (2008)	2
1.2	Eerste aanvulling: MER Bestemmingsplan ENKA (2009)	3
1.3	Tweede aanvulling: MER Bestemmingsplan Parklaan (2012)	4
1.4	Leeswijzer	6
2	Wijziging uitgangspunt: bouwprogramma	8
2.1	Aanpassing ambitie	8
2.2	Effecten	9
2.3	Conclusies	10
3	Aanvullend onderzoek: Natuurtoets	11
3.1	Waarom een aanvullende Natuurtoets?	11
3.2	Effecten	12
3.3	Conclusies	12
4	Wijzigingen ontwerp	13
4.1	Aanpassingen	13
4.2	Effecten	19
4.3	Conclusies	25

HOOFDSTUK 1

1.1 Waarom deze aanvulling?

1.1

DE BASIS: MER ONTWIKKELING EDE-OOST EN SPOORZONE (2008)

Ruimtelijke

ontwikkelingen in Ede

Een nieuwe invulling van het gebied Ede-Oost (recent omgedoopt tot Veluwse Poort) is mogelijk en nodig geworden door een aantal ruimtelijke ontwikkelingen:

- De ENKA-fabriek in Ede-Oost is in 2002 gesloten.
- De militaire terreinen zijn recent (2010) door Defensie afgestoten. Het betreft de Maurits, Beeckman en Stevin kazerneterreinen.
- Er zijn plannen voor het revitaliseren van het station Ede-Wageningen en de spoorzone.
- Er is behoefte aan nieuwe woningen en kantoren
- Er is een oplossing nodig voor bestaande en toekomstige verkeersknelpunten.

Masterplan

De ontwikkeling van Ede-Oost en de spoorzone is in 2005 mogelijk gemaakt in het Streekplan Gelderland (vastgesteld op 29 juni) en is door de gemeente Ede uitgewerkt in het Masterplan Ede-Oost / Spoorzone (vastgesteld in april 2005). In dit Masterplan is een integrale ontwikkelingsstrategie opgenomen voor Ede-Oost. In het Masterplan is een herontwikkelings- en intensiveringsopgave voor de stad Ede voorgesteld met een capaciteit van 3.500 tot 4.500 woningen, 90.000 tot 110.000 m² bedrijfsvloeroppervlak aan kantoren, 15.000 m² maatschappelijke voorzieningen en circa 13.000 m² aan zorg en welzijnsclusters. Daarnaast worden circa 40.000 m² aan overige functies voorgesteld. Om al deze ontwikkelingen mogelijk te maken was naar verwachting een nieuwe ontsluitingsstructuur nodig richting N224 en A12.

Gefaseerde

besluitvorming

De gemeente Ede heeft gekozen voor een gefaseerde besluitvorming over Ede-Oost. In de eerste fase is de nieuwe ontsluitingsstructuur in 2008 vastgelegd in een Structuurvisie Infrastructuur. De gehele ontwikkeling is en wordt vervolgens in de tweede fase stapsgewijs op inrichtingsniveau in bestemmingsplannen vastgelegd. Het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van het ENKA-terrein uit 2009 vormde daarbij de eerste stap (zie volgende paragraaf). Op dit moment (2012) is de volgende stap aan de orde: het bestemmingsplan voor de nieuwe ontsluiting, de Parklaan.

M.e.r.-plicht

Door de aard en omvang van de geplande activiteiten binnen Ede-Oost is sprake van een verplichting tot het doorlopen van de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.-plicht). En wel om drie redenen: het aantal woningen dat wordt voorzien, de beoogde nieuwe ontsluitingsstructuur voor het verkeer en omdat een passende beoordeling in het kader van Natura 2000 nodig is (significante effecten kunnen op voorhand niet worden uitgesloten). Deze m.e.r.-plicht geldt zowel voor de Structuurvisie als voor de Bestemmingsplannen.

Het MER	In 2008 is samen met het ontwerp van de Structuurvisie het door de gemeenteraad vastgestelde Milieueffectrapport (MER) Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone gepubliceerd, waarin de resultaten van het onderzoek naar de milieueffecten zijn beschreven. Het Milieueffectrapport heeft vanaf 5 juni 2008 gedurende 6 weken ter inzage gelegen.
Advies Commissie m.e.r.	Over het MER dat ter inzage heeft gelegen is door de Commissie m.e.r. op 20 augustus 2008 een toetsingsadvies uitgebracht. Het eindoordeel van de Commissie m.e.r. is dat het MER de essentiële informatie bevat voor de keuze over de ontsluitingsstructuur en daarmee voor de besluitvorming over de Structuurvisie Infrastructuur Ede-Oost. Voor de toekomstige (bestemmings-)plannen betreffende Ede-Oost is volgens de Commissie in het MER wel een goede basis gelegd, maar is nog nadere informatie en uitwerking nodig. De Commissie adviseert aanvullende informatie te leveren bij het eerste ruimtelijk besluit waarin de betreffende onderdelen van de voorgenomen activiteit concreet worden vastgelegd. De planvorming voor vooral woningbouw was namelijk ten tijde van de Structuurvisie Infrastructuur niet zo ver om het voor de milieubeoordeling in het MER benodigde detailniveau te kunnen halen.
Vaststelling ontsluitingsstructuur	In de Structuurvisie Infrastructuur is vervolgens in 2008, mede op basis van het MER en het advies van de Commissie m.e.r., de ontsluitingsstructuur conform alternatief A2 uit het oorspronkelijke MER vastgelegd.

1.2

EERSTE AANVULLING: MER BESTEMMINGSPAN ENKA (2009)

Bestemmingsplan ENKA: eerste aanvulling	Gekoppeld aan de voorbereiding van het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van het ENKA-terrein is in 2009 een aanvulling opgesteld op het MER in combinatie met een Passende Beoordeling Natura 2000. Deze aanvulling bevat aanvullende, meer gedetailleerde milieu-informatie over vooral de inrichting van de nieuwe ontsluitingsstructuur oftewel de Parklaan, het ENKA-terrein en de mogelijke verdieping van het station Ede-Wageningen.
Parklaan: minimaal en maximaal ruimtebeslag	Op basis van de in de Structuurvisie Infrastructuur vastgelegde ontsluitingsstructuur zijn in de aanvulling op het MER vervolgens twee inrichtingsalternatieven ontwikkeld en beoordeeld: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alternatief minimaal ruimtebeslag: verkeerslichten op de kruispunten en 1x2 rijstroken op de Edeseweg tussen Horalaan/Zandlaan en de nieuwe verbindingsweg naar de A12. ▪ Alternatief maximaal ruimtebeslag: rotondes op de kruispunten en 2x2 rijstroken op de Edeseweg tussen Horalaan/Zandlaan en de nieuwe verbindingsweg naar de A12. <p>Door deze benadering is een beeld ontstaan van wat de milieueffecten van de Parklaan maximaal en minimaal kunnen zijn. Binnen deze bandbreedte kan dan, mede op basis van de beschreven milieueffecten, in het bestemmingsplan Parklaan voor een definitieve inrichting worden gekozen.</p>
Aanvullend advies Commissie m.e.r.	In haar aanvullende toetsingsadvies over het MER Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone concludeert de Commissie dat de essentiële informatie aanwezig is voor zowel het besluit over het bestemmingsplan ENKA-terrein als de hoofdontsluitingsweg (de Parklaan). In de toelichting op dit oordeel geeft de Commissie hierbij voor de Parklaan als randvoorwaarde

mee dat het plan in de toekomst niet dusdanig mag veranderen dat het MER daaraan niet meer ten grondslag kan liggen. Verder merkt de Commissie op:

- Dat als gevolg van de beperkt beschikbare ruimte voor de weg de verschillen tussen het alternatief met minimaal en het alternatief met maximaal ruimtebeslag dusdanig klein zijn, dat het MER op dit onderdeel veel compacter had kunnen rapporteren.
- Dat bij de passende beoordeling sprake is van een knelpunt omdat het voornemen stikstof toevoegt aan de achtergrondconcentratie, terwijl ook in 2020 de stikstofdeposities op bepaalde Habitats waarvoor instandhoudingsdoelstellingen gelden waarschijnlijk te hoog zullen zijn. Uit recente jurisprudentie is echter gebleken dat dit geen knelpunt meer is; dit is in navolgend tekstkader nader toegelicht.

Stikstofdepositie: toetsing aan de huidige situatie

Na het advies van de Commissie m.e.r. in 2009 is duidelijk geworden dat volgens de natuurbeschermingswet bij een passende beoordeling de plansituatie getoetst moet worden aan de huidige situatie, niet aan de autonome ontwikkeling. In uitspraken van de Raad van State is dit bevestigd, zoals in de zaak A4 Delft-Schiedam (zaaknummer 201009980/1/M2): hier bleek dat er na realisatie van de weg geen toename is van de stikstofdepositie ten opzichte van de uitgangssituatie; er kon worden geconcludeerd dat er geen significant negatief effect is op Natura 2000-gebieden. Dit komt omdat de autonome ontwikkeling door lagere emissies van stikstofoxiden door het wegverkeer een afname laat zien ten opzichte van de uitgangssituatie die groter is dan de beperkte toename als gevolg van de aanleg van de weg. Deze situatie geldt ook voor de Parklaan. Dit is de reden dat de depositie van stikstof bij het aspect natuur in het MER in 2009 is beoordeeld met een plus ten opzichte van de referentie. Als echter de autonome ontwikkeling als referentie wordt gehanteerd zoals bij alle andere aspecten (de situatie in 2020 zonder realisatie van Ede-Oost met de Parklaan), resulteert de aanleg van de Parklaan in meer stikstofdepositie en dus in een licht negatief effect met een licht negatieve score voor dit criterium in het MER zoals de Commissie m.e.r. terecht stelt. Dat is in dit geval juridisch vanuit de natuurbeschermingswet bezien dus geen knelpunt.

Vaststelling bestemmingsplan ENKA

In 2009 is, mede op basis van het aanvullende MER en het aanvullende advies van de Commissie m.e.r., het bestemmingsplan ENKA door de gemeente Ede vastgesteld.

1.3

TWEEDE AANVULLING: MER BESTEMMINGSPAN PARKLAAN (2012)

Toetsing actualiteit MER met eerste aanvulling

In 2012 wordt het ontwerp bestemmingsplan voor de Parklaan gepubliceerd en ter inzage gelegd. In de Wet milieubeheer is opgenomen dat een plan waarvoor een m.e.r.-plicht geldt, zoals het bestemmingsplan voor de Parklaan, pas kan worden vastgesteld als de m.e.r.-procedure correct en volledig is doorlopen en de gegevens uit het MER redelijkerwijs aan het uiteindelijke plan ten grondslag kunnen worden gelegd. Daarom is, zoals ook al aangegeven door de Commissie m.e.r. in haar aanvullende advies, de actualiteit van de aanvulling op het MER uit 2009 getoetst. Sinds de aanvulling uit 2009 hebben zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan:

- Op 30 juni 2011 is het Ontwikkelingsplan kazerneterreinen vastgesteld door de gemeenteraad van Ede. In dit plan is de oorspronkelijke ambitie van realisatie van 2.150 woningen uit het Masterplan Ede Oost/Spoorzone bijgesteld naar 1.850 woningen. Verder blijft overigens de hoofdstructuur zoals vastgelegd in het Masterplan en de Structuurvisie Infrastructuur het uitgangspunt.

- Het binnen deze uitgangspunten in meer detail uitgewerkte ontwerp voor de Parklaan (het Functioneel ontwerp) zoals deze is opgenomen in het bestemmingsplan wijkt op enkele onderdelen af van de in de eerste aanvulling op het MER onderzochte en globaler uitgewerkte alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag.
- De milieugevolgen van het meer in detail uitgewerkte ontwerp voor de Parklaan zijn ook in meer detail dan in de aanvulling op het MER in beeld gebracht in de bestemmingsplanonderzoeken. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de passende beoordeling als onderdeel van de Natuurtoets, omdat dit één van de redenen is waarom sprake is van een m.e.r.-plicht voor het bestemmingsplan en het verplicht is om het MER en de passende beoordeling te integreren.

Tweede aanvulling op het MER nodig

Door deze recente ontwikkelingen is de aanvulling op het MER uit 2009 mogelijk niet actueel meer en kan mogelijk sprake zijn van milieueffecten die buiten de in het MER beschreven bandbreedte vallen. Omdat deze informatie essentieel kan zijn voor de besluitvorming over het bestemmingsplan Parklaan en het bestemmingsplan m.e.r.-plichtig is (dit is immers het eerste besluit dat voorziet in een bouwtitel voor de m.e.r.-plichtige aanleg van de hoofdontsluiting) is deze tweede aanvulling op het MER opgesteld. In deze tweede aanvulling wordt getoetst of en zo ja in welke mate de afwijkingen en nieuwe informatie van invloed zijn op de effectbeschrijving en effectbeoordeling in de eerste aanvulling op het MER uit 2009 en, voor zover relevant voor de besluitvorming over de inrichting van de Parklaan, het oorspronkelijke MER uit 2008. Als dit van invloed is wordt vervolgens bezien in hoeverre dit een nieuw licht werpt op de geformuleerde conclusies, de samenstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en al gemaakte keuzes.

Opzet als aanvulling op de aanvulling

Deze tweede aanvulling is opgezet als ‘aanvulling op de aanvulling’ en moet in samenhang worden gelezen met het oorspronkelijke MER uit 2008 en de eerste aanvulling uit 2009. Voor plannen zoals bestemmingsplannen is het wettelijk verplicht om de Passende Beoordeling Natura 2000 en het MER te integreren. Ook is het wettelijk verplicht om de m.e.r.-procedure en de procedure voor het bestemmingsplan in deze fase te koppelen. Daarom zijn de volgende stukken in het kader van zowel de m.e.r.-procedure als de bestemmingsplanprocedure voor de Parklaan samen ter inzage gelegd voor het verkrijgen van zienswijzen en voorgelegd ter toetsing aan de Commissie m.e.r.:

- Het oorspronkelijke MER.
- De eerste aanvulling op het MER met Passende Beoordeling.
- De tweede aanvulling op het MER met natuurtoets (waaronder Passende Beoordeling).
- Het ontwerp van het bestemmingsplan Parklaan met bijbehorende onderzoeken.

Daarmee is de voor de besluitvorming over het bestemmingsplan Parklaan benodigde milieu-informatie beschikbaar. Benadrukt wordt dat bij deze besluitvorming nu de inrichting van de Parklaan centraal staat; de ontsluitingsstructuur is al vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur. Een groot deel van de beschreven effecten in het oorspronkelijke MER uit 2008 zijn niet relevant voor de besluitvorming over de inrichting.

NIEUWE M.E.R.-WETGEVING SINDS 1 JULI 2010

Op 1 juli 2010 is de m.e.r.-wetgeving gemoderniseerd. Doel van de modernisering is dat meer maatwerk mogelijk is door minder en eenvoudiger regels met meer samenhang, maar met behoud van de milieudoelstelling. De m.e.r.-procedure voor de ontwikkeling van Ede-Oost en de spoorzone is gestart volgens de 'oude' spelregels. Voor wat betreft de vastlegging van de nieuwe hoofdontsluitingsweg (Parklaan) in het bestemmingsplan is daarbij sprake van een dubbele procedurele plicht:

- Omdat de Parklaan valt onder categorie 1.2 'aanleg van een autoweg' uit onderdeel C van de bijlage van het landelijke Besluit m.e.r. en wordt vastgelegd als niet nader uit te werken eindbestemming moet volgens de 'oude' spelregels de zogenoemde besluit-m.e.r. procedure worden doorlopen. Omdat de richtlijnen voor het MER zijn vastgesteld door de Raad voor 1 juli 2010 valt dit project onder de overgangsregeling die is opgenomen in de Wet milieubeheer en moet de m.e.r.-procedure ook worden afgerond volgens de 'oude' spelregels.
- Omdat significante effecten op Natura 2000 op voorhand niet kunnen worden uitgesloten is sprake van een verplichte passende beoordeling Natura 2000 en moet volgens de 'oude' spelregels de zogenoemde plan-m.e.r. procedure worden doorlopen. Omdat het ontwerp bestemmingsplan Parklaan met het planMER niet voor 1 juli 2010 ter inzage heeft gelegen valt dit project niet onder de overgangsregeling die is opgenomen in de Wet milieubeheer en moet de m.e.r.-procedure worden doorlopen volgens de 'nieuwe' spelregels, te weten de zogenoemde uitgebreide m.e.r.-procedure. Met de al doorlopen stappen volgens de oude besluit-m.e.r. en plan-m.e.r. procedure wordt hieraan echter (ruimschoots) voldaan.

De stappen van de besluit-m.e.r. procedure en de uitgebreide m.e.r.-procedure zijn doorlopen tot aan de vaststelling van het MER ontwikkeling Ede-Oost en spoorzone door de Raad in 2008. De stappen die nu nog volgen voor het bestemmingsplan Parklaan zijn voor beide procedures gelijk: ter inzage legging en indiening van zienswijzen, advies van de Commissie m.e.r. en vaststelling van het bestemmingsplan.

1.4**LEESWIJZER****Vier hoofdstukken**

Deze aanvulling bestaat afgezien van dit inleidende hoofdstuk uit drie hoofdstukken:

- Hoofdstuk 2 gaat in op de wijziging van de uitgangspunten: aanpassing van de ambitie voor wat betreft de omvang van de woningbouwopgave met lagere verkeersintensiteiten op de Parklaan als gevolg.
- Hoofdstuk 3 gaat in op de uitgevoerde natuurtoets. Dit is een verdere uitwerking van de passende beoordeling en de effectbeschrijving en -beoordeling natuur in de aanvulling op het MER uit 2009 op basis van het nu verkozen ontwerp voor de Parklaan.
- In hoofdstuk 4 gaat in op de wijzigingen in het ontwerp ten opzichte van de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag in de aanvulling van het MER uit 2009. Tevens is daarbij getoetst op basis van de meer recente bestemmingsplanonderzoeken of de in het MER beschreven effecten en de gehanteerde methoden actueel zijn.

**Standaard indeling
hoofdstukken**

Per hoofdstuk wordt het hoe en waarom van de betreffende ontwikkeling toegelicht en wordt vervolgens getoetst in hoeverre deze van invloed is op de in de aanvulling op het MER uit 2009 beschreven effecten en of daarmee de destijds getrokken conclusies en gemaakte keuzes (waaronder de samenstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief) in een ander daglicht komen te staan. Deze aanvulling moet dan ook in samenhang met het eerdere MER en de eerdere aanvulling worden gelezen.

HOOFDSTUK

2

Wijziging uitgangspunt:
bouwprogramma

2.1

AANPASSING AMBITIE**Ambitie aantal woningen
naar beneden bijgesteld**

Op 30 juni 2011 is het Ontwikkelingsplan kazerneterreinen vastgesteld door de gemeenteraad van Ede. In dit plan is de oorspronkelijke ambitie van realisatie van 2.150 woningen uit het Masterplan Ede Oost/Spoorzona bijgesteld naar 1.850 woningen. Dit betekent ook dat de intensiteiten op de Parklaan iets lager zullen uitvallen. Voor de milieuonderzoeken ten bate van het bestemmingsplan Parklaan is van deze lagere intensiteiten uitgegaan. Daarvoor is door ingenieursbureau DHV het verkeersmodel voor de Parklaan aangepast.

**Niet van invloed op nut &
noodzaak Parklaan**

De realisatie van de Parklaan blijft echter nodig. Binnen de huidige verkeersstructuur zijn er binnen de gemeente Ede namelijk op een aantal plekken knelpunten in de verkeersafwikkeling. Deze problematiek zal gegeven de groeiverwachting van de bevolking, en daarmee de mobiliteit, nog toenemen. De ontwikkeling van Ede-Oost (wordt nu Veluwe Poort genoemd) blijft ondanks de bijstelling van het ambitieniveau veel verkeer genereren. De Edeseweg, de Emmalaan, Tooroplaan en Zandlaan en in minder mate de Klinkerbergerweg zullen het extra verkeer zonder realisatie van de Parklaan niet naar behoren kunnen verwerken. Hierbij speelt voor de Klinkenbergerweg ook leefbaarheid een rol. Bijna 40 % van het Edese verkeer is op het westen (lees Utrecht) gericht. De Emmalaan/Tooroplaan en de Zandlaan/Frans Halslaan kunnen dit extra verkeer naar het westen niet zonder congestie verwerken. Een optimalisatie van de bestaande infrastructuur biedt onvoldoende oplossend vermogen. De belasting van de bestaande infrastructuur en haar directe omgeving blijft zonder de Parklaan bestaan en de bestaande knelpunten worden in dat geval niet opgelost. De realisatie van de Parklaan leidt niet alleen tot een ontlasting van het huidige hoofdwegenet (Dreeslaan, Klinkenbergerweg, Emmalaan/Tooroplaan en Zandlaan/Frans Halslaan) maar biedt de bestaande voorzieningen en toekomstige ontwikkelingen in Ede-oost (Veluwe Poort) vele ontsluitingsmogelijkheden. De Parklaan wordt daarmee een belangrijk onderdeel van de hoofdwegenstructuur van Ede.

**Niet van invloed op
ontwerp**

Bij het ontwerp van de Parklaan is er voor gekozen om een robuuste situatie te creëren. In de veronderstelling dat het autoverkeer ook verder in de toekomst nog zal toenemen, zijn de prognoses van de verkeersintensiteiten in 2020 ten bate van het wegontwerp opgehoogd met 20%. Hiermee wordt gezorgd voor een toekomst vast ontwerp en wordt voorkomen dat relatief kort na realisatie van de Parklaan wederom een reconstructie noodzakelijk is.

2.2

EFFECTEN

Geen invloed op effecten aanleg & ruimtebeslag

De naar beneden bijgestelde ambitie voor wat betreft het aantal te realiseren woningen op de kazerneterreinen is niet van invloed geweest op het ontwerp van de Parklaan; er wordt gekozen voor een robuust toekomst vast ontwerp (andere aspecten, zoals kosten, zijn overigens wel van invloed op het ontwerp geweest en deze wijzigingen komen elders in deze aanvulling aan de orde). Daarmee is de bijstelling van de ambitie ook niet van invloed op de aanleg, het ruimtebeslag en de fysieke aanwezigheid van de Parklaan en de hiermee samenhangende effecten.

Wel invloed op effecten gebruik

De bijstelling van de ambitie is wel van invloed op het voorziene gebruik van de Parklaan en de hiermee samenhangende effecten. De Parklaan zal minder verkeer trekken. Dit blijkt ook uit de verantwoording van de berekeningen die door het ingenieursbureau DHV met het verkeersmodel zijn uitgevoerd ten behoeve van het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan Parklaan (memo van 9 februari 2012). De nu berekende intensiteiten op de Parklaan liggen op 1 wegvak na lager dan de intensiteiten zoals deze zijn gebruikt bij het akoestisch onderzoek en het onderzoek luchtkwaliteit ten behoeve van de aanvulling op het MER uit 2009 (respectievelijk bijlagen 4 en 5). Naast het bijstellen van de ambitie zijn ook enkele autonome wijzigingen (los van de ontwikkeling van Ede-Oost) opgetreden in het wegennetwerk van Ede en zijn nieuwe tellingen beschikbaar gekomen die bij de recente aanpassing van het verkeersmodel zijn meegenomen; ook deze wijzigingen zijn beperkt van invloed op de berekende intensiteiten. De meeste onderzochte wegen in Ede laten een afname van de intensiteit zien ten opzichte van de cijfers uit 2009, maar enkele wegen ook een (beperkte) toename.

De algemene trend die hieruit kan worden herleid is dat de positieve effecten van de ontlasting van het bestaande wegennet wel worden bereikt, maar dat de negatieve effecten van de Parklaan zelf wat minder groot zijn dan oorspronkelijk gedacht. Het gaat daarbij vooral om geluidsbelasting (inclusief verstoring van natuurwaarden), luchtkwaliteit (inclusief stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden), verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. De beschreven effecten voor deze aspecten in het oorspronkelijke MER uit 2008 en de eerste aanvulling hierop uit 2009 geven daarmee een 'worst case' situatie weer, waarbij de effecten in het bestemmingsplan Parklaan minder groot blijken te zijn. Daarbij moet wel worden bedacht dat de afname van het aantal woningen (300) relatief beperkt is (een kleine 14% van de ontwikkeling van de kazerneterreinen en circa 8% van de totale ontwikkeling Ede-Oost). Zo is bijvoorbeeld voor geluid de stelregel dat een afname van 20% van de verkeersintensiteit zorgt voor een afname van de geluidsbelasting van circa 1 dB(A). De afname van de geluidsbelasting als gevolg van de bijstelling van de ambitie is dus ruim minder dan 1 dB(A), temeer daar het verkeer op de Parklaan zelf zeker niet alleen afkomstig is van de nieuw te ontwikkelen locaties, maar nadrukkelijk ook van de bestaande (overbelaste) wegenstructuur. De aanpassing van de ambitie is daarmee niet van invloed op de kwalitatieve eindscores (- - tot +) van het alternatief met maximaal en het alternatief met minimaal ruimtebeslag zoals gepresenteerd bij het effectenoverzicht in hoofdstuk 3 van de aanvulling op het MER uit 2009.

Stikstofdepositie

Zoals toegelicht in paragraaf 1.2 bij de behandeling van het aanvullende advies van de Commissie m.e.r. zorgt de Parklaan voor extra stikstofdepositie ten opzichte van de autonome situatie en zal ook de omvang van dit effect als gevolg van de naar beneden bijgestelde ambitie kleiner worden. Dit effect is in de aanvulling van het MER in 2009 echter positief beoordeeld omdat conform de natuurbeschermingswet is getoetst ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van de huidige situatie sprake is van een afname van de stikstofdepositie (algemene trend: lagere emissies van stikstofoxiden door het wegverkeer). Deze afname zal door het naar beneden bijstellen van de ambitie groter worden (dus sterker positief).

2.3**CONCLUSIES****Geen invloed op conclusies MER**

Door de beperkte bijstelling van de ambitie vallen de effecten van het gebruik van de Parklaan minder negatief uit dan voorspeld in het oorspronkelijke MER uit 2008 en de aanvulling hierop uit 2009, waarbij het MER dus een lichte overschatting geeft van deze effecten. Als dit gewijzigde uitgangspunt alsnog integraal in het MER zou worden verwerkt, dan is dit niet van invloed op de beoordeling en vergelijking van de effecten en daarmee ook niet op de conclusies en de samenstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief (het MMA in zowel het oorspronkelijke MER als de eerste aanvulling).

MER in lijn met het bestemmingsplan

In de milieuonderzoeken ten behoeve van het bestemmingsplan zijn de milieugevolgen van het gebruik van de Parklaan gedetailleerd bepaald en daarmee beschikbaar voor de besluitvorming en kunnen alle noodzakelijk geachte maatregelen worden genomen. Deze effecten passen binnen de in het oorspronkelijke MER en de aanvulling hierop onderzochte bandbreedte.

Toetsing conclusies MER 2008

De ontsluitingsstructuur is mede op basis van het MER uit 2008 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur. In het bestemmingsplan voor de Parklaan is dit het uitgangspunt; er wordt nu alleen nog een besluit genomen over de inrichting van de Parklaan. Maar omdat de omvang van de ambitie wel input is geweest voor het MER uit 2008 wordt voor de volledigheid nog wel getoetst of dit nog een ander licht werpt op de beschreven effecten en de op basis hiervan getrokken conclusies en gemaakte keuzes. Dit blijkt niet het geval. De aanpassing van de ambitie is niet van invloed op de kwalitatieve eindscores van de zes ontsluitingsalternatieven in het effectenoverzicht van hoofdstuk 4 van het oorspronkelijke MER uit 2008, maar mogelijk wel beperkt op de kwantitatief weergegeven toename van het aantal geluid belaste woningen en de toename van het geluid belaste oppervlak; deze toename wordt kleiner. Omdat de aanpassing van de ambitie niet van invloed is op het principe van deze ontsluitingsalternatieven, zal dit naar verwachting bij alle ontsluitingsalternatieven ongeveer even sterk doorwerken en niet of nauwelijks van invloed zijn op de effectverhouding tussen de alternatieven en is daarmee niet van invloed op de gemaakte afwegingen. Bij de trechteringsfase die heeft geleid tot de keuze voor de zes nader te onderzoeken en te beoordelen ontsluitingsalternatieven hebben geen kwantitatieve effectbeoordelingen plaats gevonden, maar is steeds kwalitatief getoetst op de gevoeligheid van de omgeving van de tracés gezien vanuit de tijdens deze fase onderscheiden milieuaspecten. De bijstelling van de ambitie is hierop niet van invloed.

3 Aanvullend onderzoek: Natuurtoets

3.1

WAAROM EEN AANVULLENDE NATUURTOETS?

Specifieke toetsing nu wel mogelijk

Het MER Ontwikkeling Ede-Oost en Spoorzone uit 2008 en de aanvulling hierop met Passende Beoordeling uit 2009 waren opgesteld voor alle plannen in Ede-Oost gezamenlijk. Voor wat betreft de Parklaan heeft de toetsing van de alternatieven met maximaal en minimaal ruimtebeslag in de aanvulling destijds plaatsgevonden op hoofdlijnen. Intussen heeft een concrete planuitwerking plaatsgevonden en was een specifieke Passende Beoordeling en toetsing aan het ruimtelijke ordeningskader betreffende de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) mogelijk. In de 'Natuurtoets Parklaan, Natuurbeschermingswet en EHS' (ARCADIS, 2012) is de specifieke Passende Beoordeling en de 'nee, tenzij toets EHS' opgenomen en vormt een bijlage bij deze aanvulling. In de Natuurtoets zijn ten aanzien van vermessing (stikstofdepositie) en verstoring van geluid nieuwe berekeningen uitgevoerd. Bij deze berekeningen is gebruik gemaakt van de meest recente gegevens: emissiecijfers voor stikstof van maart 2011 en het door DHV vanwege de bijstelling van de ambitie (zie vorig hoofdstuk) aangepaste verkeersmodel van juni 2011. Ook het effect van ruimtebeslag op Natura 2000 en de EHS is gespecificeerd. In de aanvulling op het MER en de passende beoordeling uit 2009 is aangegeven dat er 'mogelijk sprake is van ruimtebeslag'. In de natuurtoets is dit ruimtebeslag precies gekwantificeerd. De belangrijkste conclusies uit de natuurtoets zijn achtereenvolgens verwoord voor wat betreft de passende beoordeling en de EHS.

Natuurbeschermingswet / Passende Beoordeling

Conclusies Natura 2000

Het bestemmingsplan Parklaan heeft geen significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Veluwe:

- Door de aanleg van de Parklaan is er sprake van beperkt ruimtebeslag in het Natura 2000-gebied Veluwe van in totaal 0,34 hectare. Het ruimtebeslag is zo beperkt dat de instandhoudingsdoelstellingen van het betreffende Natura 2000-gebied Veluwe niet negatief worden beïnvloed. Er is geen significant negatief effect van ruimtebeslag.
- Er is geen sprake van toename van vermessing door de depositie van stikstof; de depositie van stikstof is in de plansituatie juist lager dan in de huidige situatie. Volgens de natuurbeschermingswet moet bij een passende beoordeling de plansituatie getoetst worden aan de huidige situatie, niet aan de autonome ontwikkeling.
- Door toepassing van gelui reducerend asfalt worden mogelijke effecten van een toenemende geluidsbelasting weggenomen. Er is daarom geen significant effect van verstoring op de instandhoudingsdoelstellingen (aangewezen vogelrichtlijnsoorten) van het Natura 2000-gebied Veluwe.

Conclusies EHS**EHS**

Er is alleen sprake van ruimtebeslag, er zijn geen andere significant negatieve effecten op de EHS. Het totale ruimtebeslag op de EHS als gevolg van het project bedraagt 0,34 ha. Volgens de spelregels van provincie Gelderland betreft dit, omdat het areaal bestaande natuur verminderd wordt, per definitie een significante aantasting. In hoofdstuk 4 van de Natuurtoets is een compensatievoorstel uitgewerkt. In het bestemmingsplan is bij de Hoekelumse eng ruimte gereserveerd om circa 1 ha in te richten als compensatiegebied (uitbreiding functie natuur), waarbij het belangrijk is dat er in elk geval 0,45 ha bos wordt aangeplant.

3.2**EFFECTEN****Geen significant negatieve effecten Natura 2000, wel compensatie EHS**

In het MER uit 2008 en de aanvulling hierop met Passende Beoordeling uit 2009 konden niet alle effecten van de Parklaan worden gespecificeerd. Significant negatieve effecten als gevolg van oppervlakteverlies en geluidsverstoring op het Natura 2000-gebied Veluwe en de EHS konden niet worden uitgesloten. De conclusie was dat deze effecten nader moesten worden onderzocht na gedetailleerdere planuitwerking. Effecten van stikstofdepositie werden in 2009 wel uitgesloten. In de Natuurtoets Parklaan 2012 is geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten zijn van ruimtebeslag en geluidsverstoring op Natura 2000-gebieden. Er is wel een effect op de EHS dat moet worden gecompenseerd. Nieuwe berekeningen hebben nogmaals bevestigd dat er geen effect is van stikstofdepositie.

MER in lijn met de Natuurtoets

De beschreven en negatief beoordeelde effecten in de aanvulling van het MER uit 2009 (ruimtebeslag en verstoring Natura 2000 en ruimtebeslag, verstoring en versnippering EHS) worden hiermee in de Natuurtoets bevestigd, waarbij dus alleen voor wat betreft ruimtebeslag op de EHS sprake is van een significant negatief effect dat moet worden gecompenseerd.

3.3**CONCLUSIES****Geen invloed op conclusies MER**

De ten behoeve van het bestemmingsplan uitgevoerde Natuurtoets bevestigd de beschreven en negatief beoordeelde effecten in de aanvulling van het MER uit 2009 voor wat betreft Natura 2000 en EHS en is daarmee niet van invloed op de geformuleerde conclusies en de samenstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief in het MER. De effecten op Natura 2000, waaronder het beperkte ruimtebeslag, blijken niet significant negatief.

Essentiële informatie is beschikbaar

In de Natuurtoets ten behoeve van het bestemmingsplan zijn de gevolgen van de Parklaan voor Natura 2000 en de EHS gedetailleerd bepaald en daarmee beschikbaar voor de besluitvorming en kunnen alle noodzakelijk geachte maatregelen worden genomen (waaronder compensatie ruimtebeslag EHS). Daarmee is het initiatief naar verwachting vergunbaar vanuit de natuurwetgeving. De passende beoordeling uit de natuurtoets vormt ook een verplichte bijlage bij het MER. Passende beoordeling en MER gaan ook gezamenlijk in procedure en liggen ook samen met de andere stukken voor een ieder ter inzage.

HOOFDSTUK

4 Wijzigingen ontwerp

4.1

AANPASSINGEN**Functioneel ontwerp met exacte horizontale en verticale ligging**

In 2009 is er voor gekozen om de Structuurvisie Infrastructuur niet gelijk uit te werken in een bestemmingsplan voor de ontsluitingsweg Parklaan, maar om eerst te werken aan een Functioneel ontwerp van de weg. In 2009 is begonnen met de voorbereidingen hiervoor en in 2010 is daadwerkelijk gestart met het opstellen van een Functioneel ontwerp Parklaan. Het Functioneel ontwerp Parklaan beschrijft waar de Parklaan exact komt te liggen, hoe de weg wordt vormgegeven (wegvakken, kruispunten, fiets- en voetgangersvoorzieningen), hoe de weg landschappelijk en stedenbouwkundig wordt ingepast en wat de weg gaat kosten. Het ruimtebeslag was daarbij geen sterk sturende factor, omdat uit de aanvulling op het MER uit 2009 is gebleken dat de verschillen tussen de alternatieven met minimaal en met maximaal ruimtebeslag klein zijn (zoals de Commissie m.e.r. ook terecht concludeerde in haar aanvullende toetsingsadvies).

Keuzes uit oogpunt van kosten

Medio 2010 bleek uit een eerste investeringsraming op het concept Functioneel ontwerp dat de kosten van de realisatie van dit ontwerp 1,5 keer hoger zouden uitvallen dan in de oorspronkelijke raming uit 2007 was voorzien. Vervolgens is noodgedwongen een kostenbewuster teken- en rekenproces gestart, wat in meerdere stappen leidde tot een herontwerp op basis van de te verwachten effecten en een (noodzakelijk) budget gestuurde ambitie. Dat heeft uiteindelijk geleid tot een goed functionerend, toekomstvast en landschappelijk goed ingepast ontwerp voor de totale Parklaan. Daartoe moesten wel een aantal keuzes gemaakt, waarbij de doelstelling van de weg als belangrijke nieuwe verkeersontsluiting wel overeind is gebleven.

Basis voor bestemmingsplan

Bij het tot stand komen van het Functioneel ontwerp is uitgebreid gesproken met omwonenden en met belangengroepen. Op 30 juni 2011 is het Functioneel ontwerp Parklaan vastgesteld door de gemeenteraad van Ede. Het Functioneel ontwerp dient als uitgangspunt voor de verdere civiel technische uitwerking van de Parklaan naar een Definitief ontwerp en is samen met de structuurvisie en het MER ook de basis voor het bestemmingsplan.

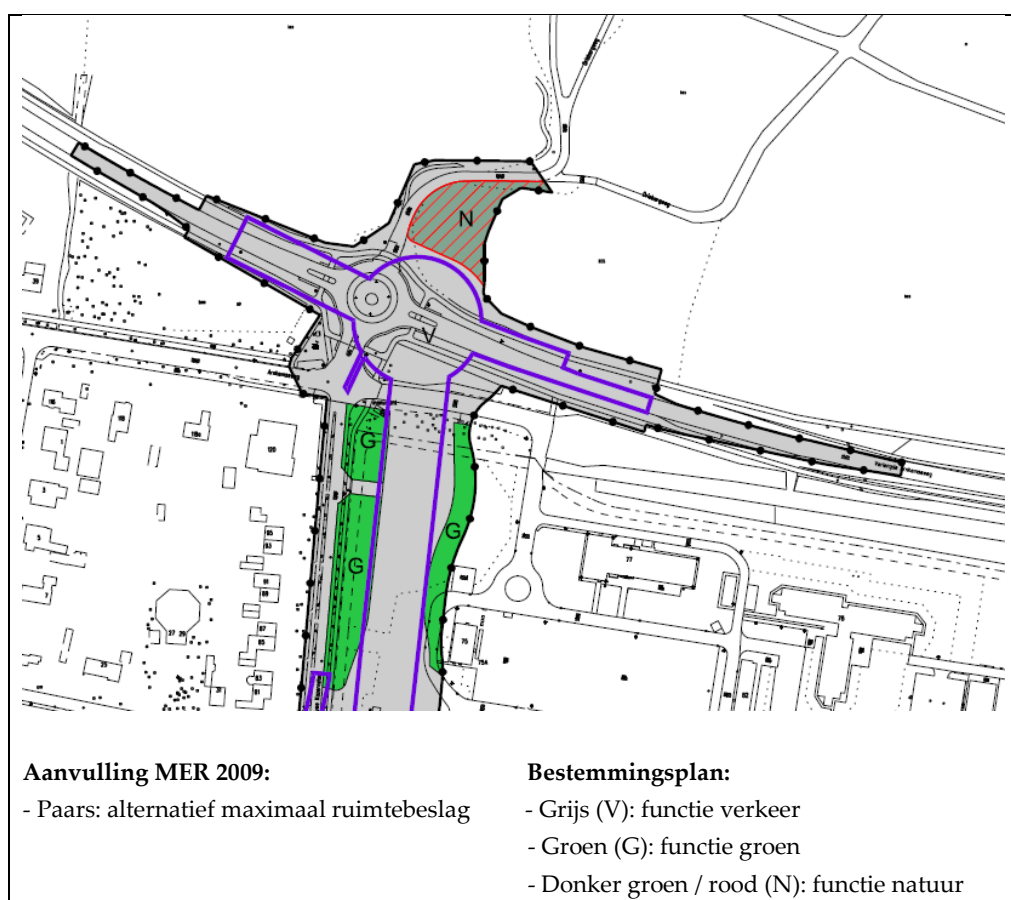
Afwijkingen van het MER

Het Functioneel ontwerp voor de Parklaan zoals deze is opgenomen in het ontwerp van het bestemmingsplan wijkt op enkele onderdelen beperkt af van de in de eerste aanvulling op het MER onderzochte alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag:

- De aansluiting van de Parklaan op de N224 aan de noordoostzijde van het plangebied.
- Ligging van de Parklaan ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan.
- De ontsluiting van het sportpark via de Hoekelumse eng en compensatie EHS.
- Vormgeving van de aansluiting van de Parklaan op de A12 aan de zuidwestzijde van het plangebied (de bestaande aansluiting van Ede op de A12: de Poortwachter).

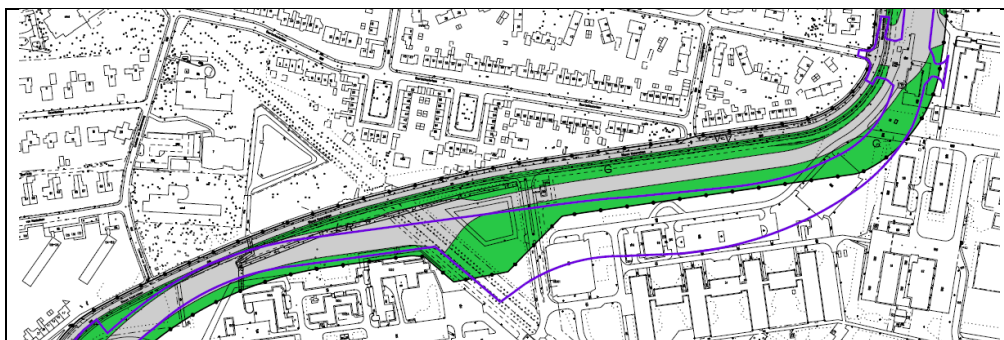
Aansluiting van de Parklaan op de N224

Voor aansluiting van de Parklaan op de N224 aan de noordzijde van het plangebied is in de aanvulling op het MER uit 2009 zowel in het alternatief met minimaal als in het alternatief met maximaal ruimtebeslag uitgegaan van de bestaande situatie: een enkelstrooksrotonde. De aansluiting op de N224 is in het Functioneel ontwerp ingetekend als een zogenaamde ovonde. Hiermee wordt het mogelijk om ook de Arnhemseweg rechtstreeks aan te sluiten op de Provinciale weg N224. Met de provincie is er nog geen definitieve overeenstemming over de kruispuntvorm op deze locatie. Daarom is in het bestemmingsplan Parklaan ook een kruispunt met verkeersregelinstallatie mogelijk gemaakt. Het ruimtebeslag is daarmee beperkt groter dan beoordeeld in het MER.



Ligging van de Parklaan ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan

In de aanvulling op het MER uit 2009 is uitgegaan van ligging van het tracé van de Parklaan ten zuiden en ten oosten en parallel aan de Nieuwe Kazernelaan. De Parklaan wordt ter plaatse van de kruising met Sysseltselaan en in het verlengde van de Eikenlaan verdiept aangelegd zodat ongelijkvloerse kruising door het langzaam verkeer mogelijk is. Om budgettaire redenen is in het Functioneel ontwerp afgeweken van de Structuurvisie en het MER ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan. De verdiepte ligging ter hoogte van de Sysseltselaan en de Eikenlaan is verlaten, waardoor dit een gelijkvloerse kruising wordt. Doordat geen ruimte meer nodig is voor de taluds en om meer uitgeefbare bouwgrond op de Kazerneterreinen te creëren is er tevens voor gekozen om in samenhang hiermee de as van het tracé van de Parklaan 25 tot 40 meter op te schuiven in richting van de Nieuwe Kazernelaan.

**Aanvulling MER 2009:**

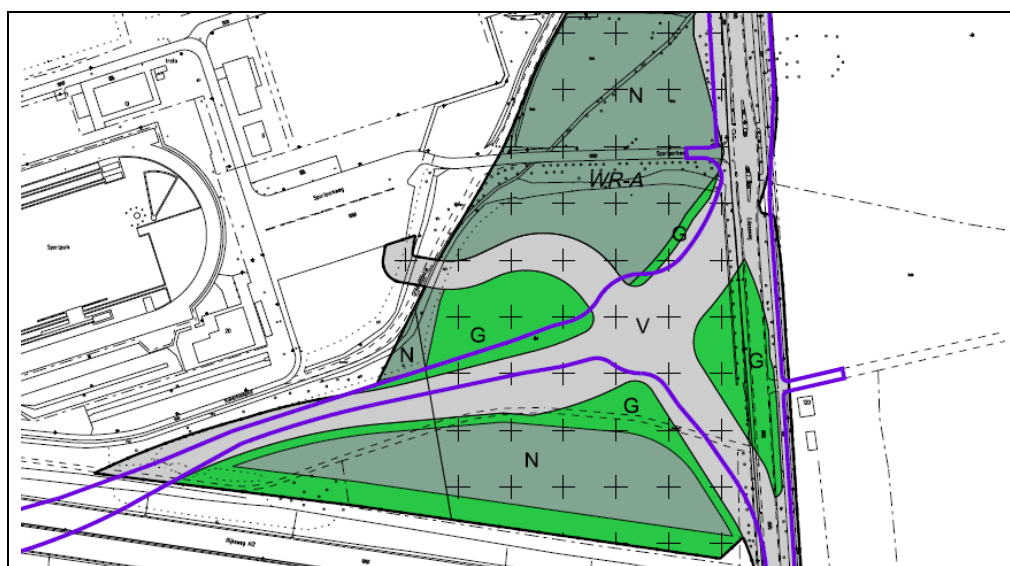
- Paars: alternatief maximaal ruimtebeslag

Bestemmingsplan:

- Grijs (V): functie verkeer
- Grijs (V-V): functie verkeer-verblijfsgebied
- Groen (G): functie groen

De ontsluiting van het sportpark via de Hoekelumse eng en compensatie EHS

In het Functioneel ontwerp is er voor gekozen het sportpark rechtstreeks aan te sluiten op de aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg naar de A12 op de bestaande Edeseweg door de Hoekelumse eng. In de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de aanvulling van het MER uit 2009 is nog uitgegaan van de wat noordelijker gelegen bestaande aansluiting van het sportpark op de Edeseweg. Daarnaast is in het bestemmingsplan bij de Hoekelumse eng ruimte gereserveerd om circa 1 ha in te richten als compensatiegebied vanwege ruimtebeslag van de Parklaan op de EHS (uitbreiding functie natuur), waarbij het belangrijk is dat er in elk geval 0,45 ha bos wordt aangeplant.



Aanvulling MER 2009:

- Paars: alternatief maximaal ruimtebeslag

Bestemmingsplan:

- Grijs (V): functie verkeer
- Groen (G): functie groen
- Donker groen (N): functie natuur

Ruimtebeslag Edeseweg ter plaatse van Landgoed Hoekelum

In de aanvulling op het MER uit 2009 is voor het bestaande tracé uitgegaan van:

- Edeseweg tussen aansluiting Horalaan / Zandlaan tot aan nieuwe verbindingsweg: 2x2 in alternatief met maximaal ruimtebeslag en 1x2 in alternatief met minimaal ruimtebeslag.
- Bennekomseweg tussen aansluiting Klinkerbergerweg en Horalaan / Zandlaan: 2x2 in beide alternatieven.

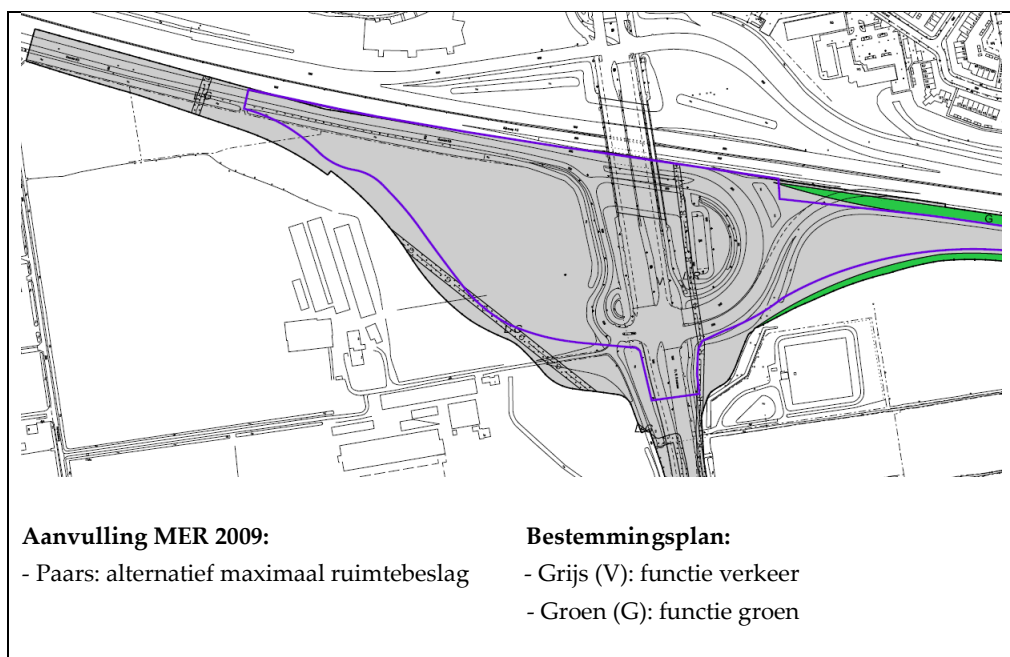
Uit verkeersstudie is gebleken dat de verschillende kruisingen op het zuidelijk deel van de Parklaan ter hoogte van de Edese- en Bennekomseweg een capaciteit nodig hebben van 4 rijstroken rechtdoor. Verkeerskundig en ruimtelijk is het ongewenst om op de relatief korte wegvakken tussen de kruisingen terug te weven naar 2 rijstroken (2 x 1). Daarom is er voor gekozen om in het bestemmingsplanontwerp voor dit hele traject uit te gaan van 2 x 2 rijstroken conform het alternatief met maximaal ruimtebeslag.

In het Functioneel ontwerp had de Parklaan bij Landgoed Hoekelum een totale breedte van ongeveer 30 meter. Hierdoor was een strook grond nodig in Natura2000 gebied, ten oosten van de huidige Edeseweg, van ongeveer 11 meter. Het ruimtebeslag van de Parklaan was op deze plek zo groot, omdat auto's in de middenberm van de Parklaan moeten kunnen stilstaan om het landgoed Hoekelum in en uit te kunnen gaan. Door op dit punt een andere oplossing te kiezen, bijvoorbeeld door een kleine verkeersregelinstantie aan te brengen, is de middenberm teruggebracht tot 4,5 meter breed. Hierdoor is nu een strook van 5,5 meter nodig ten oosten van de bestaande weg in het Natura 2000 gebied Veluwe. Daarmee past het ontwerp binnen het alternatief met maximaal ruimtebeslag. In de middenberm die overblijft is overigens voldoende ruimte om bomen te kunnen handhaven en te planten. Het ruimtebeslag op Natura 2000 is meegenomen in de Natuurtoets die als bijlage bij deze aanvulling en het bestemmingsplan is gevoegd (zie hoofdstuk 3 van deze aanvulling voor de conclusies).

Functioneel ontwerp***Geoptimaliseerd ontwerp***

Vormgeving van de aansluiting van de Parklaan op de A12 (de Poortwachter)

Na het Functioneel ontwerp is het ontwerp voor deze aansluiting in het zuidwestelijke kwadrant op twee punten gewijzigd. In de eerste plaats heeft Rijkswaterstaat verzocht om in het bestemmingsplan een tweede uitvoegstrook mogelijk te maken bij de afrit van de A12. Deze tweede uitvoegstrook is op termijn noodzakelijk om filevorming op de A12 te voorkomen. Omdat deze afrit op basis van het bestemmingsplan ruimtelijk mogelijk gemaakt moet worden, is het efficiënt om de tweede uitvoegstrook nu mee te nemen in het bestemmingsplan voor de Parklaan. Hiermee was in de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag in het aanvullende MER uit 2009 nog geen rekening gehouden. In de tweede plaats is in het planproces van het Functioneel ontwerp de toezegging gedaan aan bewoners van het aangrenzende gebied dat de Maanderdijk een aansluiting krijgt op de kruising hier. Verkeerskundig gezien is de beste oplossing voor deze aansluiting een tunnel die de Maanderdijk onder de nieuwe op- en afritten door aansluit op de Parklaan. Vanwege de boogstralen die nodig zijn na de tunnelconstructie ligt de weg hier buiten de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de aanvulling op het MER.



Aanvulling MER 2009:

- Paars: alternatief maximaal ruimtebeslag

Bestemmingsplan:

- Grijs (V): functie verkeer
- Groen (G): functie groen

4.2

EFFECTEN

In deze paragraaf is getoetst in hoeverre de wijzigingen in het ontwerp van invloed zijn op de beschreven effecten in de aanvulling van het MER uit 2009. Tevens is daarbij getoetst op basis van de meer recente bestemmingsplanonderzoeken of de in het MER beschreven effecten en de gehanteerde methoden actueel zijn. Omdat de bestemmingsplanonderzoeken zijn gebaseerd op het meer in detail uitgewerkte Functionele ontwerp en het MER op de meer globale alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag, is het in algemene zin zo dat de bestemmingsplanonderzoeken de effecten meer gedetailleerd beschrijven en weergeven dan de aanvulling op het MER uit 2009. Navolgend worden alle aspecten uit de aanvulling op het MER kort behandeld, alleen voor zover sprake is van nieuwe informatie of inzichten. Voor het complete beeld wordt verwezen naar hoofdstuk 4 'Effecten infrastructuur' van de aanvulling op het MER uit 2009.

Toetsing MER 2008

De ontsluitingsstructuur is mede op basis van het MER uit 2008 vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur. Er zijn in deze fase nog geen keuzes beoordeeld en gemaakt ten aanzien van de inrichting en inpassing van de Parklaan; de tracés van de ontsluitingsalternatieven en Parklaanvarianten zijn steeds met het oog op de vergelijkbaarheid op dezelfde wijze beoordeeld. Het ging daarbij om de gevoeligheid van de omgeving van de tracés bezien vanuit de tijdens deze fase onderscheiden milieuaspecten. Dit is dus nadrukkelijk nog geen uitgewerkt ontwerp, maar een lijn op de kaart voor de ligging van het tracé per variant. In het bestemmingsplan voor de Parklaan wordt nu wel een besluit genomen over de inrichting van de Parklaan. De in dit hoofdstuk getoetste ontwerpwijzigingen zijn daarmee niet relevant voor de effecten en beoordeling uit het MER uit 2008, wel voor de effecten en beoordeling van de aanvulling op het MER.

Verkeer en vervoer

De beoordeling van de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer en van de verkeersveiligheid in het MER zijn gebaseerd op het kruispunttype. De aansluiting van de Parklaan op de A12 en de N224 waren niet onderscheidend voor de beide onderzochte alternatieven en zijn daarom destijds niet beoordeeld. Het principe van de aansluiting op de A12 is met de doorgevoerde ontwerpwijzigingen niet fundamenteel anders. Voor de aansluiting op de N224 is in plaats van een enkelstrooks rotonde conform de huidige situatie in het MER nu sprake van een grote enkelstrooks rotonde of kruispunt met verkeersregelinstantie. Beide kruispunttypen worden in het MER negatiever beoordeeld vanuit oversteekbaarheid voor het langzame verkeer en verkeersveiligheid:

- Voor oversteekbaarheid voor het langzame verkeer is dit vanwege een langere wachttijd bij een verkeersregelinstantie en bij een grote rotonde een grotere af te leggen afstand; score respectievelijk licht negatief (-) voor zowel het alternatief met minimaal ruimtebeslag als het alternatief met maximaal ruimtebeslag.
- Voor verkeersveiligheid is dit vanwege de grotere kans op ongelukken bij doorrijden bij rood licht bij een verkeersregelinstantie (score – voor het alternatief met minimaal ruimtebeslag).

In het MER zijn in het alternatief met minimaal ruimtebeslag op alle andere kruispunten al verkeersregelinstallaties voorzien en bij het alternatief met maximaal ruimtebeslag zijn bij vijf andere kruispunten al grote rotondes voorzien. Daarmee passen beide nu voorziene kruispuntvormen voor de aansluiting van de Parklaan op de N224 in het beeld van de in het MER uitgevoerde effectbeoordeling. Waren deze kruispuntontwerpen destijds al meegenomen in de effectbeoordeling, dan had dat niet tot een andere totaalbeoordeling geleid.

Verder is er in de aanvulling op het MER uit 2009 nog vanuit gegaan dat het langzaam verkeer ter plaatse van de Sysseltselaan en de Eikenlaan de hier verdiept gelegen Parklaan ongelijkvloers kon kruisen. Dit is in het bestemmingsplan nu vervangen door twee gelijkvloerse kruisingen. Dit is een wat minder verkeersveilige oplossing dan een ongelijkvloerse kruising. Door de beide rijstroken van de Parklaan hier op enige afstand van elkaar te leggen met een brede middenberm ontstaat wel een relatief veilige oversteek in twee fasen. Alle kruispunten op de Parklaan worden overigens voorzien van goede en veilige voorzieningen voor het langzaam verkeer.

Geluid

Door de aanleg van de wat grotere aansluitpunten van de Parklaan op de N224 en de A12 en het lokaal verschuiven van de as van de Parklaan in de richting van de Nieuwe Kazernelaan zal de in het MER bepaalde geluidbelasting ter plaatse van gevoelige bestemmingen, vooral woningen, naar verwachting beperkt toenemen.

Bij de geluidsberekeningen is in 2009 al uitgegaan van een worst case aanname, namelijk ligging van de Parklaan op maaiveld ter plaatse van de kazerneterreinen. Er is dus op dit punt geen sprake van onderschatting van de effecten in het MER. De totale toename van het aantal geluidbelaste woningen (> 48 dB) als gevolg van de realisering van de gehele ontsluitingsstructuur voor Ede-Oost bedroeg in het MER uit 2009 2% voor beide alternatieven en is als licht negatief beoordeeld (score -). Dit percentage zal door de nu doorgevoerde wijzigingen in het ontwerp niet wezenlijk veranderen en dus ook de totaalbeoordeling niet. Het voor de alternatieven berekende geluidbelast oppervlak zal naar verwachting door de wijzigingen ook nauwelijks toenemen. Tegenover deze beperkte toename van de geluidsbelasting staat een beperkt positief effect: door de beperkte verschuiving van de Parklaan naar de Nieuwe Kazernelaan ontstaat meer ruimte om bij de realisering van woningen op de kazerneterreinen rekening te houden met de geluidsbelasting. En zoals al beschreven in hoofdstuk 2 is de ambitie voor het aantal woningen op de kazerneterreinen naar beneden bijgesteld waardoor de verkeersbelasting op de Parklaan en daarmee ook de geluidsbelasting juist weer wat lager zullen uitvallen.

In het bestemmingsplan met bijbehorende geluidsonderzoeken zijn maatregelen opgenomen zodat voor de Parklaan wordt voldaan aan de spelregels uit de Wet geluidhinder, zoals stiller asfalt (bronmaatregelen) en geluidsschermen en –wallen (overdrachtsmaatregelen). Daarmee kan niet overal worden voldaan aan de geldende grenswaarden (onder andere vanwege landschappelijke bezwaren) en moet in een aantal gevallen een zogenoemde hogere grenswaarde worden vastgesteld, in combinatie met eventuele gevelmaatregelen. Uit de bestemmingsplanonderzoeken blijkt overigens dat ter plaatse van de ontwerpwijzigingen bij de aansluiting op de N224 en de Nieuwe Kazernelaan de grenswaarde nergens wordt overschreden. Ter plaatse van de aansluiting op de A12 is dit wel het geval, maar dit is vooral het gevolg van de autonome verkeersgroei.

Luchtkwaliteit

In de aanvulling op het MER uit 2009 is de luchtkwaliteit berekend voor de worst case situatie en dat is voor dit aspect het alternatief met minimaal ruimtebeslag. Hieruit bleek dat wordt voldaan aan de normen voor jaargemiddelde concentratie en het aantal overschrijdingsdagen van het 24 uurgemiddelde voor fijn stof en de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide. Daarmee is de ontwikkeling van de Parklaan zonder het treffen van extra maatregelen voor luchtkwaliteit mogelijk. Omdat de sinds de aanvulling op het MER in 2009 doorgevoerde ontwerpwijzigingen niet van invloed zijn op de verkeersintensiteiten zijn deze ontwerpwijzigingen ook niet van invloed op deze conclusie. Zoals al beschreven in hoofdstuk 2 is de ambitie voor het aantal woningen op de kazerneterreinen naar beneden bijgesteld waardoor de verkeersbelasting op de Parklaan lager zullen uitvallen wat gunstig is voor de in het MER berekende luchtkwaliteit. Ten behoeve van het bestemmingsplan is de luchtkwaliteit als gevolg van het meer gedetailleerde ontwerp niet opnieuw berekend, omdat de totale ontwikkeling van Ede-Oost is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL).

Externe veiligheid

De aanleg van de Parklaan is niet van invloed op de risico's ten aanzien van externe veiligheid. Door de aanleg van de Parklaan worden namelijk geen nieuwe gevoelige bestemmingen en geen nieuwe risicobronnen gerealiseerd.

Bodem en water

Voor wat betreft verontreiniging, zetting en waterhuishouding werden destijds in de aanvulling op het MER geen relevante effecten voorzien en de ontwerpwijzigingen zijn niet van invloed op deze conclusie. Er is voor deze aspecten in de bestemmingsplanonderzoeken ook geen sprake van relevante nieuwe inzichten die van invloed zijn op deze beoordeling.

Het criterium met betrekking tot grondwater is destijds licht negatief beoordeeld (score -) omdat beïnvloeding van het grondwater (met mogelijk verdroging tot gevolg) ter plaatse van de tunnel voor de Parklaan onder de A12 door niet kon worden uitgesloten. In het ontwerp ten behoeve van het bestemmingsplan wordt ook een tunnel voorzien om de Maanderdijk bij de Poortwachter onder de nieuwe op en afritten van de A12 door aan te sluiten op de Parklaan. Ook hierbij kan beïnvloeding van het grondwater nu nog niet worden uitgesloten. De beoordeling valt daarmee beperkt negatiever uit; dit is een aandachtspunt voor het definitieve ontwerp. Voor de rest van het tracé en de aansluitpunten worden geen tunnels of verdiepte ligging voorzien, afgezien van een fietstunnel onder de Parklaan ter hoogte van Hoekelum, maar het grondwater ligt hier naar verwachting op voldoende diepte. De verdiepte ligging van de Parklaan ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan is inmiddels verlaten, maar het grondwater ligt hier echter op voldoende diepte zodat dit destijds in het MER niet tot een negatieve beoordeling vanuit grondwater heeft geleid.

Natuur

De aangepaste aansluiting op de N224 leidt tot beperkt ruimtebeslag in Natura 2000-gebied. Dit heeft echter geen significant negatief effect op instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Veluwe, zo blijkt uit de bij deze aanvulling op het MER en het bestemmingsplan gevoegde natuurtoets (inclusief Passende Beoordeling, zie hoofdstuk 3 van deze notitie voor een toelichting hierop).

Door de aangepaste ontsluiting van het sportpark door de Hoekelumse eng is de doorsnijding van het bestaande bosperceel dat onderdeel is van de EHS kleiner dan bij de huidige ontsluiting van het sportpark. Daarnaast is in het bestemmingsplan bij de Hoekelumse eng ruimte gereserveerd om circa 1 ha in te richten als compensatiegebied voor ruimtebeslag van de Parklaan op de EHS (uitbreiding functie natuur), waarbij het belangrijk is dat er in elk geval 0,45 ha bos wordt aangeplant. Dit in lijn met de bij deze aanvulling en het bestemmingsplan gevoegde Natuurtoets. Daarmee wordt een effect dat is beschreven in de aanvulling op het MER in 2009 gecompenseerd.

Geomorfologie

De aanleg van de Parklaan resulteert lokaal in vergravingen van de uit geomorfologisch oogpunt waardevolle Veluwse stuwwal en een smeltwaterinsnijding aan de noordzijde van de Mauritskazerne, die in de aanvulling op het MER uit 2009 licht negatief is beoordeeld (score -). Doordat nu wordt afgezien van een verdiepte ligging van de Parklaan ter hoogte van de Nieuwe Kazernelaan is de voor de aanleg van de Parklaan benodigde vergraving beperkter en daarmee is ook dit negatieve effect beperkter.

Landschap

Ten noorden van de Mauritskazerne doorsnijdt de Parklaan een groen bosachtig gebied dat min of meer een eenheid vormt met de bossen van de Sysselt, waardoor dit wordt aangetast en er restruimtes ontstaan. Dit is in de aanvulling op het MER uit 2009 negatief beoordeeld. Doordat de Parklaan hier niet meer verdiept wordt aangelegd en is verschoven in de richting van de Nieuwe Kazernelaan is het ruimtebeslag op het bosachtige gebied beperkter met minder bomenkap en minder restruimtes. De Parklaan kan zorgvuldiger worden ingepast in dit bosrijke landschap (in het Functioneel ontwerp toepasselijk 'karakteristiek Veluwepark' genoemd). Doordat wordt afgezien van een verdiepte ligging kan ook een groter deel van de bestaande waardevolle boomstructuren langs de historische Sysseltselaan en de Eikenlaan worden behouden. De effecten op dit gebied worden daarmee minder negatief.

Bij de Hoekelumse eng wordt door de Parklaan een zogenoemde groen omzoomde es doorsneden waardoor de karakteristieke openheid hiervan wordt aangetast. Door het sportpark via de Hoekelumse eng te ontsluiten en hier ook compensatie voor ruimtebeslag op de EHS mogelijk te maken (deels door de aanplant van bos) wordt deze aantasting versterkt en daarmee ook de negatieve score uit de aanvulling op het MER.

Over het geheel genomen zijn de ontwerpwijzigingen niet van invloed op de totaalbeoordeling van de aantasting van landschappelijke structuren, patronen en elementen uit de aanvulling op het MER uit 1999: licht negatief voor het alternatief met minimaal ruimtebeslag (score -) en negatief voor het alternatief met maximaal ruimtebeslag (score - -). Het aangepaste ontwerp is ook niet van invloed op de beoordeling van de effecten op de beide andere criteria: het Nationaal Landschap Veluwe (neutraal) en de landschapsbeleving (licht negatief).

Cultuurhistorie

De ontwerpwijzigingen zijn niet van invloed op de beschreven cultuurhistorische effecten in de aanvulling op het MER uit 2009, alleen het negatieve effect op de ook uit cultuurhistorisch perspectief waardevolle openheid van de Hoekelumse eng wordt versterkt door de nieuwe ontsluiting van het Sportpark en de compensatie van de EHS ter plaatse.

Archeologie

In het aanvullende MER uit 2009 is op basis van een archeologisch bureauonderzoek geconcludeerd dat door de Parklaan geen bekende waarnemingen worden doorsneden. Wel liggen een zestal waarnemingen op korte afstand van het beoogde tracé wat het meer aannemelijk maakt dat ook ter plaatse van het tracé archeologische waarden aanwezig zijn. Het alternatief met maximaal ruimtebeslag is daarom vanuit bekende waarden negatief beoordeeld (score - -) en het alternatief met minimaal ruimtebeslag licht negatief (score -). Het tracé ligt in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde en daarom zijn beide alternatieven vanuit dit perspectief negatief beoordeeld (score - -). Aanbeveling in het MER was om op basis van een verder uitgewerkt ontwerp een uitgebreider veldonderzoek uit te voeren. Deze beoordeling is door de wijzigingen in het ontwerp en nieuwe inzichten nog actueel.

Op basis van het Functioneel ontwerp is een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van (verkennde) boringen uitgevoerd. Voor het grootste deel van het plangebied is op basis hiervan in de toelichting op het bestemmingsplan Parklaan geconcludeerd dat de natuurlijke bodem is verstoord waardoor het onwaarschijnlijk is dat zich hier nog behoudens waardige archeologische resten bevinden waardoor archeologisch vervolgonderzoek niet noodzakelijk is. Binnen het plangebied zijn drie intacte deellocaties aangewezen waar nog wel archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is. Om eventuele archeologische resten te documenteren en veilig te stellen is voor deze deellocaties een dubbelbestemming opgenomen (Waarde Archeologie).

Wonen en werken

De ontwerpwijzigingen dragen bij aan een goede ontsluiting van bestaande woon- en werkfuncties, zoals een directe aansluiting van de Arnhemseweg op de provinciale N224, de ontsluiting van het sportcomplex bij Hoekelum en de directe aansluiting van de Maanderdijk op de Parklaan. De ontsluiting van het sportcomplex was één van de aandachtspunten uit de aanvulling van het MER die bij dit aspect gezamenlijk resulteerden in een licht negatieve beoordeling (score -).

Landbouw

Door het wat grotere ruimtebeslag van de aansluiting van de Parklaan op de A12 zal ook het ruimtebeslag op de landbouw ten zuiden van de A12 beperkt groter zijn.

Recreatie

Recreatie is in de aanvulling op het MER neutraal beoordeeld, met als uitgangspunt dat goede voorzieningen worden gerealiseerd voor het langzaam verkeer. De recreatieve routes via de Sysseltselaan en de Eikenlaan worden in het bestemmingsplanontwerp, in tegenstelling tot de alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de aanvulling op het MER uit 2009, gelijkvloers gekruist in plaats van ongelijkvloers. De verbindingen worden hiermee wel in stand gehouden, alhoewel de gekozen oplossing kwalitatief wel minder hoogwaardig is dan in de alternatieven zoals beoordeeld in de aanvulling op het MER.

Kabels en leidingen

Ten tijde van het opstellen van de aanvulling op het MER ontbrak gedetailleerde informatie over de ligging van kabels en leidingen. Inmiddels is deze informatie in het bestemmingsplan wel beschikbaar. De Parklaan kruist een hogedrukgasleiding ter hoogte van de Klinkerbergerweg en de Prins Mauritskazerne Zuid. En er ligt een hogedrukgasleiding in het plangebied ten zuidwesten van de aansluiting op de A12 (de Poortwachter). Bovendien zijn ook rioolleidingen aanwezig nabij de Nieuwe Kazernelaan/Sysseltselaan en de W. Dreeslaan. Om het beheer en onderhoud van de leidingen te beschermen is een tweetal dubbelbestemmingen in het bestemmingsplan opgenomen. Op basis van deze nieuwe informatie wordt de neutrale score voor dit aspect in de aanvulling op het MER uit 2009 gewijzigd in een licht negatieve score (score -).

4.3

CONCLUSIES

Geen invloed op conclusies MER

Alhoewel de ontwerpwijzigingen lokaal van invloed zijn op de beoordeling in de aanvulling op het MER uit 2009, is dit niet of nauwelijks van invloed op het totale beeld en de totale beoordeling van de effecten van de Parklaan. De bestemmingsplanonderzoeken geven een meer gedetailleerd beeld van de effecten van het uiteindelijk verkozen ontwerp, maar de meer globale effectbeoordeling van de beide alternatieven met minimaal en maximaal ruimtebeslag uit de aanvulling van het MER is nog actueel. De wijzigingen en nieuwe inzichten zijn daarmee ook niet van invloed op de conclusies, de voorgestelde maatregelen om effecten te voorkomen of beperken en de samenstelling van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uit de aanvulling op het MER.

Essentiële informatie beschikbaar

Samenvattend kan daarmee worden geconcludeerd dat met deze aanvulling, de aanvulling uit 2009, het MER uit 2008 en de bestemmingsplanonderzoeken (inclusief passende beoordeling als onderdeel van de Natuurtoets) de voor de besluitvorming over het bestemmingsplan benodigde milieu-informatie beschikbaar is.